

U vrijeme kada su motocikli su sve snažniji, a krediti sve dostupniji, sve je primjetnije da na prometnicama vlada velika disproporcija između raspoložive konjice i stvarnih mogućnosti prosječnog vozača. Takvo je "obilje", između ostalog, gotovo zatrlo sjeme klase 250 i svelo je u okvire kros i hard-enduro filozofije, no najnoviji trendovi pokazuju da se motocikli te nekoć popularne zapremine polako vraćaju i na asfaltirane prometnice. Jedan od istaknutijih vjesnika tih vjetrova svakako je i Yamaha YBR, koja svojom lakoćom upravljanja te ukupnom ugladenošću i udobnošću predstavlja gotovo idealan motocikl za prve korake na dva kotača, ali i više od toga. Doduše, ne bi mu škodila pokoja konjska snaga više, jednako kao što mu ne bismo zamjerili ni nešto povoljniju cijenu

CIJENA
36.500 KN



Pametnome za početak

PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIĆ**
FOTO: **MARKO GUZINA**

Priroda vas je obdarila kvocijentom inteligencije višestruko većim od sobne temperature pa ste kao razboriti početnik itekako svjesni svih opasnosti koje krije neiskustvo. Moglo bi biti i da ste stari vuk koji se nikako ne može otarasiti problema s apstinencijom, te se sada, X godina kasnije, na mala vrata ponovo vraćate zadovoljstvima vožnje na dva kotača. Možda ste samo zapali u vrlo blagi oblik krize srednjih godina te nabavkom svog prvog motocikla želite nadoknaditi ono što vam je u mladosti iz nekog razloga promaklo kroz prste. U svakom slučaju, to što imate dovoljno gotovine u džepu ili kreditnu sposobnost ne znači da želite odmah zagristi u otrovnu jabuku i nepripremljeni sjesti na sportski motocikl konjskim snagama opasno blizak brojci dvjesto.

Jednostavno niste dovoljno iskompleksirani da svoju nemoć liječite sirovim kilovatima, a ne morate ni gomilom kubičnih centimetara kompenzirati manjak onih običnih "dužinskih" centimetara zbrojenih u području za kojeg se obično tvrdi da veličina (ni)je važna (već kako kome odgovara). Stoviše, vi u svojoj gotovo budističkoj umjerenosti idete toliko daleko da vam se čak i naked motocikli srednje zapremine čine

potencijalno preopasnim paketom. 125-tice vam se s druge strane djeluju ipak nedovoljno snažnima ili barem premalo ozbiljnima da budu dostojne statusa kojeg uživate u društvu. Ima li nade za vas? Ima, ima. Dobrodošli u svijet Yamaha YBR 250.

Agregat je taman toliko snažan da posluži i za dulje vikend izlete, može i u dvoje, a opet više nego dovoljno pitom da vam omogući postupni ulazak u tajne vožnje na dva kotača lišen svakog stresa. Kao da to nije dovoljno, posao upravljanja ovim zaista prijateljski raspoloženim motociklom dodatno olakšava mala težina vozila, dok vas briga oko održavanja oslobađa jednostavna i provjerena mehanika, koja je u ovom slučaju "zakomplicirana" tek elektronskim ubrizgavanjem goriva. I sve je to zapakirano u simpatičnom obliku dostojnom pravog motocikla.

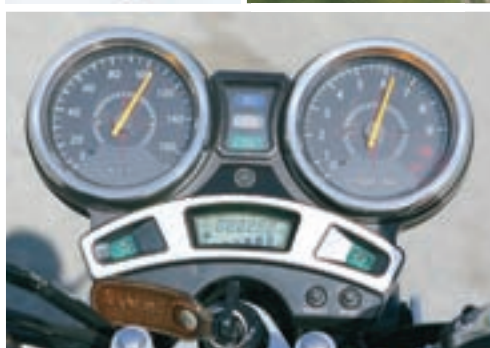
Doduše, trebali biste naći posebno nadarenog naivca da ga uvjerite kako je YBR osjetno veće kubikaže nego što to doista jest, no ne može se porći da ova 250-tica ukupno ostavlja dojam ozbiljnog motocikla. Sam je dizajn pritom lišen bilo kakvih eksperimentiranja, no klasično je viđenje naked motocikla svejedno oplemenjeno nekim modernim detaljima, koji zajedno s ostatkom motocikla čine skladno zaokruženu cjelinu. U ovo doba, kada naked motocikli svojim

dizajnom nisu što su nekad bili, okruglo prednje svjetlo te klasična kućišta brzinomjera i obrtomjera zazivaju nostalgiju u jednakoj mjeri u kojoj doprinose ukupnoj simpatičnosti.

Od ukrasnih detalja svakako treba spomenuti bočne oplata koje izviru iz spremnika goriva i lijepo popunjavaju siluetu motocikla, jednako kao i plastična imitacija aluminijskog okvira. Elegantni je stražnji kraj



Uz elegantne i informacijama bogate instrumente, ugodne prekidače i mekane komande, tu je i vrlo dobra završna obrada



Blaga narav, mala težina i ukupna ugodna korištenja čine YBR jednim od najpogodnijih motocikala za početnike, posebno one ljepšeg spola



udomio dvostupanjsko sjedalo, te je u duhu modernih vremena blago zašiljen prema gore i tu nam se tek veliki svjetlosni sklop koji objedinjuje stražnje svjetlo i pokazivače smjera učinio nekako dostojnijim ugradnje na skuter negoli na pravi motocikl. Treba spomenuti da jedan dio svog šarma testirani motocikl duguje i majstoru Grigiću, koji ga je ukrasio crvenim obrubima kotača i "dvobojnim" gumama, no YBR 250 i u svom potpuno serijskom izdanju djeluje

osjetno privlačnije i konkretnije od istoimenog modela YBR 125, poznatog i pod nadimkom "Ibro".

Kad već povlačimo tu paralelu, važno je reći da osim imena i na neki način osnovne ideje, veliki "Ibro" sa svojim bratom nema neke pretjerane veze. Čak se i proizvode na dijagonalno suprotnim stranama svijeta, no to što se 125-tica proizvodi u Kini, a 250-tica u Brazilu nije se negativno odrazilo na kvalitetu izrade. To je posebno točno za ovaj snažniji model,

koji je bez obzira na svoju zapreminu doraden do zadnjeg detalja na način koji bi posramio i neke osjetno skuplje motocikle, posebno one koji dolaze s Apeninskog poluotoka.

Performanse za sve generacije

Doduše, uzorna kvaliteta izrade jedan je od razloga zašto YBR nije posebno jeftin s obzirom na klasu kojoj pripada, no činjenicu da se nije previše štedjelo u njegovoj proizvod-

nji znat ćete cijeniti čim sjednete za upravljač. Tada vam, naime, pogled prvo pada na informacijama dovoljno bogatu, a općim dojmom skladnu ploču s instrumentima. Njezin su najelegantniji dio okrugli obrtomjer i brzinomjer, između kojih su nešto manje skladno nagurane kontrolne žaruljice. Duh 80-tih ponovo živi! Ugodno iznenađenje slijedi i nakon okretanja ključa u bravi, kada žute kazaljke naprave put do kraja skale i natrag, dok istovremeno vidite da



Uz mekano podešen ovjes, ukupnoj udobnosti svakako doprinose i dobro pogođena ergonomija i gotovo potpuni izostanak vibracija



Bočne oplata koje 'izviru' iz spremnika goriva i mali stražnji blatobran samo su neki od detalja koji pokazuju da se konstruiranju ovog motocikla pristupilo osjetno ozbiljnije negoli što bi to njegova zapremina mogla sugerirati

Iako nakon 115 km/h ubrzanja ponešto jenjavaju, YBR će bez problema dohvatiti i brojke veće od 130 km/h. Naš je dojam da pogonski agregat ima još ponešto skrivenih brzinskih potencijala, no oni su u ovom slučaju ograničeni izostankom 6. brzine



Iako im ne bismo zamjerali da imaju malo više "vršne" snage, jedan prednji disk i stražnji bubanj omogućuju sasvim solidno zaustavljanje usklađeno s performansama vozila



na digitalnom ekranu postoji i pregled pokazivač količine goriva.

Kratko pritiskanje prekidača za paljenje i jednocilindrični zrakom i uljem hlađeni pogonski agregat trenutno oživi. Iako nije bučan, zvuk mu je sasvim dovoljno grub da porastom broja okretaja podsjeća na manje kapacitetne enduro modele. Ipak, nemojte misliti da ćete previše zavarati okolinu, budući YBR u konačnici manjeviše zvuči sukladno svojoj ukupnoj zapremini, odnosno radnom obujmu od 249 ccm. Zapremini odgovaraju i performanse agregata, pa tako YBR 250 ide upravo onako kako biste to očekivali od jednog takvog motocikla, a činjenicu da je 30 kg teži od 125-tice itekako kompenzira dvostruko većim vrijednostima snage i okretnog momenta, koje razvija pri približno jednakom broju okretaja. To znači da ovaj jednostavni pogonski agregat ove sezone nadograđen elektronskim ubrizgavanjem goriva, raspolaže s 21 KS pri 7.500 okr/min i sa za tu klasu jednako standardnih 21 Nm pri 6.500 okr/min. Nisu to vrijednosti koje će izazvati zavist susjeda, no svejedno vam omogućuju da budete brži od normalnog toka prometa, bez posebnog naprezanja agregata.

Pritom, da biste krenuli s mjesta morate dati nešto više gasa, no zahvaljujući kratko proračunatim prvim dvama stupnjevima prijenosa možete sasvim agilno jurnuti sa semafora.

Želite li pritom izvlačiti maksimum iz motocikla, bilo pri ubrzanjima ili pretjecanjima, kazaljku obrtomjera morate držati između 6 i 8 tisuća okretaja, no u normalnoj vožnji za to i nema potrebe jer agregat u cjelini vuče dosta jednolično kroz čitav svoj raspon okretaja. Pritom je ugodno iznenađenje da vam bez obzira na skromnu zapreminu i jednocilindričnu koncepciju "Ibrin" agregat omogućuje da u laganoj vožnji koristite i najniže režime vrtnje, a određena negodovanja su primjetna samo kada ga u četvrtoj ili petoj brzini pokušavati držati ispod 3.500 okr/min.

Sve u svemu, uopće se ne morate bojati naglih provala snage, no ako ste voljni igrati se mjenjačem, YBR je dovoljno temperamentan da budete umjerno brzi i bez brige da će vam vozači skutera nabijati komplekse. Jasno, pod uvjetom da niste baš te sreće da vas na megdan izazove neki T-Max. Ista stvar vrijedi i na otvorenim dionicama, na kojima će YBR s relativnom lakoćom dohvatiti 115 km/h, da bi onda pomalo nevolj-

ko ubrzavao do 120 km/h. Želite li pak dohvatiti "magičnih" 130 km/h morat ćete zaleći na spremnik goriva, iako dopuštamo da nekome skromnijih gabarita dublje skrivanje od vjetra neće biti ograničeno zapinjnjem stražnjice o stepenicu kojom je odijeljeno sjedalo suvozača, te da će tako na ime bolje aerodinamike, ali i manje težine, dohvatiti još pokoji km/h više.

No, bilo bi nepravедno za tu ipak malo preskromnu vrijednost mak-

simalne brzine okrivljivati samo našu stražnjicu i tjelesne proporcije, posebno kada smo dojm da je najveći ograničavajući faktor "Ibre" izostanak šeste brzine. Pritom jedna brzina više ne bi donijela samo više brzinskih užitaka, već bi olakšala posao pogonskom agregatu koji se ovako u petom stupnju prijenosa pri 90 km/h vrti na 6.000 okr/min. Nije da to smirenom jednocilindraču predstavlja neki problem, no ugradnja šestog stupnja ne bi samo povećala upotrebljivost ovog



Zrakom i uljem hlađeni jednocilindrični pogonski agregat, proizveden u Brazilu, zapremine 249 ccm u ovom je izdanju oplemenjen elektronskim ubrizgavanjem goriva



motocikla na otvorenim dionicama, već bi sigurno pridonijela smanjenju potrošnje goriva.

Živjela autonomija!

Doduše, i ovako kako jest, teško da ćete imati bilo kakvih zamjerki na taj segment, budući je pri normalnoj vožnji YBR-u u prosjeku dostatno svega 3,5 litara goriva da bi "oduzjao" 100 kilometara. Pribrojite li tome veliki spremnik goriva od 19,2 litara, dobijete auto-

nomiju veću od 500 km, a to je brojka kojom ćete impresionirati i vozače Golfa Diesela.

No, vratimo se još malo mjenjaču, kojem uz manjak jedne brzine zamjeramo i to da je ubacivanje u postojećih pet stupnjeva prijenosa nekako previše tvrdo. No, ne brinite, nije to ništa što bi vam bitno umanjivalo ugodu vožnje. posebno stoga što je to jedini element ovog motocikla koji ima takve probleme. Za gotovo sve ostalo na ovom

motociklu možemo reći da je neočekivano mekano. Uz već spomenuto mekano razvijanje snage, isti prijev možemo upotrijebiti za ovjes, ali jednako tako i za komande na upravljaču, koje su podatne u toj mjeri da će ovim motociklom moći upravljati i najveći antitalenti.

Tu posebno mislimo na polugu prednje kočnice, koja je toliko mekana da će se iskusnijim vozačima na prvi stisak učiniti kao da propada. No, dvoklopna kliješta u

stvari vrlo postupno "grizu" prednji disk promjera 282 mm, a to itekako pogoduje manje iskusnim vozačima. Iako pri kraju hoda ručice kočnice postaju osjetno snažnije, ne bismo im zamjerali da su ukupno još malo konkretnije. Zlu ne trebalo. Slično vrijedi i za pomalo arhaični stražnji bubanj, koji vam neće biti od prevelike pomoći, ali zato nije ni pretjerano sklon blokiranju.

Ukupno gledajući, YBR 250 gotovo svakim svojim dijelom potvrđuje da je jedan od najugodnijih i najpodatnijih motocikala kojeg si početnik može zamisliti. Tome u prilog svakako ide i skromna suha težina od svega 138 kg, koja omogućuje da ovim motociklom upravljate i lakše nego što biste to očekivali. "Ibro" posebno oduševljava lakoćom manevriranja na mjestu, a iako je sjedalo postavljeno na relativno visokih 805 mm, uzak "struk" motocikla omogućuje i vozačima i vozačicama nižeg rasta da relativno lako stopalima dohvate podlogu.

Nimalo neočekivano, takva uska silueta motocikla u kombinaciji s malom težinom ponajviše dolazi do izražaja u gustom gradskom prometu, gdje se YBR snalazi kao riba u vodi. U tim je uvjetima motocikl sasvim dovoljno snažan, no puno više oduševljava lakoćom kojom se poput kakvog skutera probija kroz promet. Izlaskom iz grada YBR ne gubi ništa na okretnosti, ali kako cesta postaje otvorenija, tako je i očitije da mu ne bi škodila još pokoja konjska snaga. Iz tog vam razloga preporučamo da u potrazi za sportskim osjećajem u vožnji birate što zavojitije cestice, budući bi se na magistralnim pravcima moglo dogoditi da je većina zavoja previše otvorena, odnosno da s obzirom na maksimalnu brzinu koju ovaj motocikl razvija nećete uopće imati mogućnost silaziti u dublje nagibe.

Kada pak naidete na oštrije krivine, YBR će vas još jednom oduševiti svojom okretnošću i intuitivnošću kojom izvršava sva vaše naredbe. Uz



TEHNIČKI PODACI

Motor: jedan cilindar, četverotaktni
Promjer x hod: 74,0 x 58 mm
Obujam: 249 ccm
Odnos kompresije: 9,8:1
Razvod: jedna bregasta osovine i 2 ventila po cilindru
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelični
Ovjes: klasična vilica, hod 115 mm, straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 120 mm
Gume: prednja 100/80-17, stražnja 130/70-17
Kočnice: naprijed disk promjera 282 mm i kočiona kliješta s 2 klipca, straga bubanj promjera 130 mm, podešavanje predopterećenja
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.025, širina 745, visina sjedala 805, osovinski razmak 1.360, težina 138 kg
Deklarirano: snaga - 21 KS (15,4 kW) - 7.500 okr/min, max. okr. moment - 2,1 kgm (20,5 Nm) pri 6.500 okr/min
Spremnik goriva: 19,2 l

+ težina, potrošnja i autonomija, lakoća upravljanja, udobnost

- nema 6. brzine, tvrd mjenjač



	Broj cilindara	Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS-okr/min)	Maks. okr. moment (Nm-okr/min)	Suha težina (kg)	Osovinski razmak (mm)	Visina sjed. od tla (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena (kn)
Honda CBF 250	1	249	20-8.000	22-6.000	138,5	1.370	780	16	33.990
Hyosung GT 250	V2	249	28-10.250	21-7.500	155	1.445	795	17	-
Yamaha YBR 250	1	249	21-7.500	21-6.500	138	1.360	805	19	36.500

agilne ulaske u zavoje, ova se Yamaha kod brže vožnje odlikuje i stabilnošću više nego dovoljnom s obzirom na performanse motocikla. Dakle, izvedete li ga u odgovarajuću scenografiju, s YBR-om se možete bez ikakva straha upustiti u postupno otkrivanje čari sportske vožnje, a jedine anomalije koje se pritom javljaju su određena namještanja motocikla kada u brzim zavojima naletite na neku veću neravninu. No, za razliku od nekih kineskih motocikala slične zapremine, kod kojih je ta pojava potencijalno vrlo opasna, kod Yamaha nema pravog razloga za brigu. Motocikl će se i bez vaše intervencije vrlo brzo "dovesti u red", možda i brže negoli će informacije o tome što se dogodilo putem leđne moždine dospjeti do vaše glave. A onda, kada i ako te informacije postanete svjesni, znat ćete da je to logična posljedica nešto mekše podešenog ovjesa.

Mekano znači udobno

Da se radi o nekom snažnijem motociklu, to bi nas vjerojatno smetalo, no kada gledamo "Ibru" kao cjelinu i uzmemo u obzir njegove brzinske potencijale, ovjes je u stvari sasvim dobro prilagođen osnovnoj koncepciji i ukupnim performansama. Štoviše, umjesto da kažemo da je premekan, reći ćemo da je ovjes izrazito udoban, a takav je i ostatak motocikla. Tako ćemo uz već nahvaljene komande veliki plus udijeliti i ukupnom položaju vozača, koji je točno onakav kakav treba biti, bez ikakvih pokušaja otkrivanja tople vode. Vibracije gotovo da i ne postoje, gornji dio tijela je ugodno uspravan, dok ruke i noge sigurno neće imati ozbiljnije primjedbe na svoje radno okruženje. Tek bi nečija razmažena stražnjica mogla negodovati da je sjedalo mrvicu pretvrdo.

S obzirom na to da će dobar dio korisnika biti iz redova mlađe populacije, dakle iz redova onih kojima motocikl između ostalog služi i kao sredstvo privlačenja suprotnog spola, dobro je znati da je dužna pažnja posvećena i udobnosti suvozača. Pritom će potencijalne "snubitelje" obradovati vijest da je sjedalo suvozača dovoljno prostrano i udobno, kao i da su oslonci za noge postavljeni na korektnoj visini, no loša je vijest da je spremnik goriva malo preuzak i predaleko postavljen da bi predstavljao praktičan oslonac kod kočenja i ubrzavanja. Tako će potencijalni "ulov" između mogućnosti da vas obgrli i one da se drži za stražnji rukohvat, na vašu žalost vjerojatno odabrati ovu drugu, manje strastvenu opciju.

Ipak, bilo bi potpuno pogrešno misliti da će se djevojke dobro snaći samo na suvozačkom sjedalu. Svojim dimenzijama, skromnom težinom i prijateljskim karakterom Yamaha YBR 250 može biti najbolji prijatelj žene,

Mekano podešeni ovjes voli malo "zamijesiti" pri nailasku na neravnine u brzim zavojima, no sve se vrlo brzo vraća u normalu bez da je vozač izložen spomena vrijednom stresu



posebno ako se radi o jedinki koja tek ulazi u svijet vožnje na dva kotača. Štoviše, djevojke su kod kupnje ovog motocikla u velikoj prednosti, budući za razliku od muških početnika u većini slučajeva ovoj problematici pristupaju racionalnije, dijelom i zato jer su manje opterećene brojem konjskih snaga. No, bez obzira na to kojeg ste spola, YBR bi vas na kraju mogao ugodno iznenaditi, budući je u vožnji točno onakav kakvim ga očekujete, samo još ugodniji.

Sve u svemu, radi se o motociklu koji je gotovo idealan poligon za početnike. Kažemo: gotovo idealan zato jer bi potencijalne kandidate od

još pokoje konjske snage mogla više razveseliti samo nešto prihvatljivija cijena. Doduše, ona u apsolutnim mjerilima jest na razini malobrojnih nekineskih konkurenata slične zapremine, od kojih YBR ipak izgleda nešto glamuroznije, no nekome tko tek prikuplja novac za svoj prvi motocikl istaknutih 36.500 kn moglo bi se učiniti pozamašnom svotom.

Da ne bude zabune, priču o ovom motociklu bilo bi potpuno pogrešno svesti samo na razinu početnika, budući je YBR kadra zadovoljiti potrebe nešto šireg kruga korisnika. Kako smo već naveli u uvodu, "Ibro" cilja i na one godinama starije, ali duhom

nepretenciozne ili jednostavno manje "zagrižene" ljubitelje motocikala koji traže jednostavno i konkretno vozilo, ali i na sve one koji se nakon višegodišnjeg očito neuspješnog odvikavanja ponovo vraćaju u svijet motocikala. Njima u prilog - uz to što je dizajnerski vrlo nalik motociklima njihove mladosti - ide i to što je YBR 250 svojim ukupnim performansama dovoljno umjeren da ga možete voziti sigurno čak i s debelo zahrđalim refleksima.

Ipak, bez obzira na to u koju od gornjih skupina pripadate, sigurno se pitate hoće li vam ovaj motocikl jednog dana dosaditi. Vjerojatno hoće, no to je ionako sudbina gotovo svakog motocikla i samo o

vašim prohtjevima ovisi da li će do tog zasićenja doći prije ili kasnije. Ipak, jedno je sigurno: Započnete li svoju vozačku karijeru jednim ovakvim motociklom, a ne nekom brutalnom "pilom" koja je trenutno izvan dohvata vaših psihofizičkih mogućnosti, onda imate realno veće šanse da ćete u jednom komadu i sa smiješkom na licu doživjeti kupnju svojeg drugog ili trećeg motocikla. A u ovom našem svijetu vožnje na dva kotača, u kojoj nam vjerojatnosti nisu pretjerano sklone, svaki dodatni postotak u našu korist može biti životno važan. ■

Elegantan dizajn, lakoća upravljanja i mala potrošnja samo su neke od odlika ovog praktičnog motocikla. Bez obzira na to, cijena od 36.500 kn bi mogla biti i koji postotak niža

